

广州市芳村区的交通门槛

黄广智 黄燕鹏

一、芳村区简介

芳村区是广州市市属区之一,位于广州市西南,面积 46.2km^2 ,北隔珠江与荔湾区、白云区石井镇相望,南与番禺区、东与海珠区隔江相望,西接南海市,除西部部分地段外,为珠江所环绕,珠江后航道江南面宽度约为 300 至 400m,区内水网发达。

二、芳村区的交通门槛与跨越

通过运用门槛理论分析可知,由于通航能力要求高的珠江后航道的分融,芳村区与市中心联系不方便,存在交通门槛。因为门槛较高,改善的过程是漫长的,而且需要不少投资。芳村区早年与外界联系多靠水路。1903 年广州至三水铁路建成通车,直到建国前夕,仍是芳村地区对外唯一陆路交通要道。到 1949 年 1 月,广州至佛山公路通车后,芳村地区才有汽车由 一口通至石围塘。1960 年珠江大桥通车,芳村地区始与广州市老城区通公共汽车,结束了与老城区联系完全依靠水路的历史。近几年政府已投资 70 多亿元,先后建成珠江隧道、东沙公路、广中公路、龙溪路、五丫口大桥、鹤洞大桥、地铁 1 号线芳村段和东南西环高速公路芳村段等大型市政工程,短期要投资 50 多亿元,完成芳村大道的改造,兴建珠江大放射线、如意坊大桥系统工程、洲头咀大桥和东沙大桥等项目,远期还要投资约 100 亿元才能使芳村的交通设施较为完善。

三、芳村区与邻区的交通门槛比较

通过比较,很容易看出门槛对芳村区发展的影响有多大。芳村区、海珠区、天河区与旧城区为中心的距离差不多,但是,各自的交通门槛却截然不同。天河区与旧城区陆地相连,只需修筑道路延伸便可,使用者无须支付额外费用。而海珠区与旧城区有珠江前航道(江面宽度约为 100m 多)相隔,需要修筑净空 10m 的跨江大桥,1994 年前已经建有海珠桥、人民桥、海印桥、广州大桥,到现在为止,又增加了江湾大桥(含拆迁投资约 8.1 亿元)、解放大桥(投资约 5.4 亿元)、环城高速公路、华南快速干线。中国路网条述江路径尿管除内环路外都要支

付过桥费,但毕竟有方便的选择。相比之下,芳村区则要麻烦得多,1994 年前仅有双向共三车道的珠江大桥与市中心相连,其中一个车道还是在塞车非常严重时期由广州市政府向铁路部门临时租用铁路复线备用道改建而成(珠江隧道通车后不久,铁路部门收回该道铺设复线),1994 年 1 月珠江隧道通车才增加双向四车道到黄沙,1997 年鹤洞大桥通车又增加双向六车道到海珠区,1999 年通车的环城高速公路西南段使芳村区也能方便快捷走上高速公路,当然使用这些设施都是要支付路桥费用的,除珠江大桥外都不能使用月票。珠江后航道要求的桥梁净空为 34m,已建的鹤洞大桥(含立交、拆迁,投资约 19.2 亿元)和规划兴建的洲头咀大桥都要符合这个要求,使得市区连接芳村的桥梁立交造价要比连接海珠区的昂贵得多(约为 3 倍)。加上其他因素的影响,形成目前天河区高速发展、海珠区变化很大、芳村区相对落后的不同发展态势。

四、收费政策的影响

除了交通设施不足之处,市政府的收费政策对芳村区也有很大影响。使用交通设施都要支付路桥费用的,原有机动车过桥月票只有珠江大桥(二类车进城 5 元/次,出城免费)可以使用,行走珠江隧道(二类车 5 元/次)和鹤洞大桥(二类车 7 元/次)只能按次购票。这样,购了月票的,要么绕道位于芳村区最北侧的珠江大桥进入市中心区,要么另付费穿越隧道,由于珠江大桥每向仅有一车道,经常塞车,加上绕道的油费,实际上也省不了多少钱,还浪费不少时间。而海珠区则有四座桥可使用月票,特别是内环路试通车后更可免费往返,芳村区交通通行成本明显较海珠区的高,与天河区更是无法相比。不过,近期市内路桥收费将改为年票制,实施后进出芳村区的交通费将大幅降低,这是促进芳村区发展的有效措施之一。

(作者单位:510030 广州市城市规划自动化中心;510010 广东省建筑设计研究院)